







## Un pericolo sanitario dell'emigrazione.

Il « Bollettino della Emigrazione » pubblica l'importante Comunicazione del dott. A. Stella, letta al Congresso internazionale della tubercolosi, tenuto l'anno scorso in Washington.

È un fatto doloroso che fra gli italiani residenti negli Stati Uniti si diffonde in modo imponente la tubercolosi, e che molti di essi rimpatriano portando i germi della terribile malattia. La concentrazione enorme degli emigrati italiani nelle grandi città è causa precipua di tale diffusione. Tre quarti della popolazione totale degli italiani negli Stati Uniti vivono in città che hanno una popolazione superiore ai 50 mila abitanti.

È una parte preponderante di questa popolazione, il 72 per cento, che proviene dalle regioni della costa settentrionale dell'Atlantico. Il solo Stato di New York ne contiene 586.175 e la città di New York non meno di 500.000, vale a dire più di quattro quinti (78,7 per cento) dell'intera popolazione italiana di quello Stato, una popolazione uguale alla terza parte delle maggiori città d'Italia.

Tra nove decimi di questi immigrati appartengono alla classe dei contadini e dei braccianti delle regioni rurali d'Italia, ed in America si affanno ai più vili mestieri anziché alla agricoltura.

Il maggior numero di essi (80 per cento) è di età fra i 15 e i 45 anni, epoca della vita, in cui la tubercolosi si manifesta più facilmente.

La vita urbana abbassa la resistenza fisica in genere, ma tale depressione è risentita più profondamente dall'uomo venuto dal contado, per il quale il passaggio repentino dalla vita rurale alla vita cittadina, non dà tempo di adattarsi al nuovo ambiente.

Certo è che la mortalità e la morbosità sono aumentate fra le popolazioni rurali acquisite nelle città, che non in quelle nate e cresciute nelle campagne.

La mortalità media per tubercolosi nella città di New York è di 140,9 su 10.000 abitanti.

Quella degli immigrati italiani sembrerebbe essere minore: ma solo una parte degli italiani-tubercolosi muore nella località ove hanno contratto la malattia. Tenendo conto male assai delle popolazioni di altre nazionalità e la fede degli effetti del clima, come unico mezzo di cura delle malattie polmonari, fa sì che al primo arrivo cambiano paese. Così avviene che uomini donne, pur essendo in cattive condizioni economiche, vendono tutti i loro averi e senza indugio fanno ritorno in patria.

Così si accorrono la quota della mortalità nel paese di nascita.

Questo costante ritorno di tubercolosi italiani nel paese nativo produce la falsa impressione che la mortalità fra gli italiani negli Stati Uniti sia bassa e dimostra che sono errate le deduzioni basate unicamente sulla mortalità media indicata dalle statistiche americane.

La media degli italiani tubercolosi rimpatriati negli ultimi anni, ha oscillato fra 273 e 389 per cento. Ma queste medie sono inferiori alla realtà, che tengono conto soltanto dei casi che si verificano in uno stadio molto avanzato e che vanno isolati nelle infermerie di bordo. Essi rappresentano una frazione assai piccola in confronto alla popolazione di coloro in cui la malattia è incipiente e in stadio poco avanzato.

Il dott. Stella medico dell'ospedale annesso all'Istituto italiano di beneficenza di New-York, in base alla sua esperienza e alle informazioni raccolte, afferma che il 50 per cento dei passeggeri di classe soffrono di tubercolosi in una forma o nell'altra, e durante alcune stagioni, a bordo dei piroscafi con noli a buon mercato, tale percentuale è forse ancora più alta.

Ma la tubercolosi non si importa negli Stati Uniti dagli italiani e sia invece qui contratta e quindi trasportata in Italia. Lo provano i dati della Relazione Sanitaria ufficiale, che per ogni caso di tubercolosi siano stati registrati fra quelli diretti al di qua e quanti fra quelli diretti al di là dell'Atlantico.

Fra gli 80.531 italiani che lasciarono l'Italia per gli Stati Uniti nel 1901-02 si ebbero due casi di tubercolosi ricoverati nelle infermerie di bordo e sopra 169.229 italiani rimpatriati tubercolosi ricoverati nelle infermerie furono 457, non compresi 17 morti in viaggio. Quali i rimedi atti a frenare la diffusione della tubercolosi fra gli italiani immigrati negli Stati Uniti?

La Relazione consiglia quanto segue:

1. Che a tutti gli italiani rimpatriati sia richiesto dal nostro Governo un certificato di sanzionamento legalizzato e che tutti i casi sospetti siano sottoposti a visita medica prima e dopo l'imbarco, non a scopo di reiezione, ma nel senso di separare a bordo i casi infettivi dai non infettivi e di fornire alle autorità sanitarie del paese di destinazione un elenco esatto e completo di questi casi, elenco che avrebbe trasmissione già si pratica, alle autorità sanitarie dei paesi di residenza degli emigrati.

2. Che tutte le disposizioni sanitarie vigenti si applichino ai passeggeri di 3ª classe, siano obbligatorie anche per quelli di 1ª e 2ª. Chiedendo poi che le cause di diffusione della tubercolosi fra gli italiani negli Stati Uniti vadano principalmente dalle condizioni igieniche delle città a popolazione agglomerata si rende necessario risolvere il problema delle abitazioni e dell'alimentazione.

3. Quanto alle abitazioni gli italiani vivono affollati nelle grandi città dell'Unione in quartieri miasmatici, spesso intere famiglie in una sola stanza, pagando per l'affitto dal 25 al 50 per cento del loro guadagno.

4. Per la deficienza d'alimentazione degli immigrati italiani prepara il terreno allo sviluppo della tubercolosi.

5. Un'inchiesta americana dimostra che la spesa del vitto è di dollari 5,21 per persona al giorno. Ma l'abitudine, sorta degli italiani, allo spreco di risparmiare, fa sì che il loro nutrimento è insufficiente in rapporto al clima e malnutrizione coll'andare incontro a fenomeni di emorragia, aprendo la porta all'anemia, alla tubercolosi e alla morte prematura.

## Industria delle automobili in Italia.

La monografia nelle industrie italiane, pubblicata dalla « Riforma Sociale » e dalla quale sono riassunti i dati relativi alle industrie artigiane e meccaniche, togliono le seguenti osservazioni e considerazioni, sulla industria automobilistica.

Questa la più giovane fra le industrie italiane.

Ma quando pareva che il nostro paese si avvicinasse rapidamente nella vita industriale, parve che affidamento di essere una delle migliori nazioni del risorgimento economico italiano.

Ma allo stesso modo che gli esseri umani deficienti, cadono per mancanza di vitalità, così anche gli organismi che ebbero uno sviluppo precoce ma non tale da dar tempo di costituire tutti i loro organi vitali, soccombono prima o poi, schiacciati dal peso delle loro forze suberboranti.

Questa la fine che hanno fatto e vanno ancora facendo molte delle nostre giovani Società automobilistiche, sorte quasi tutte con una fecondità prodigiosa, cresciute senza un'adeguata preparazione, prive spesso d'ogni sussidio industriale, si avviarono con l'unico programma di produrre presto e molto, dimenticando che anche qui, come dapprima, molto tempo occorreva per organizzare, lavorare e produrre. Ma ora che si era vanificata la speranza di poter presto o tardi partecipare a un lauti guadagni che l'industria lasciava intravedere.

E come questo errore non fosse il per sé sufficiente a pregiudicare fin da allora i risultati finali, un altro errore fu commesso, ed esso determinò la rovina precipitosa dell'industria. Questo errore fu che nell'autonomia industriale. Questo errore fu che la tendenza di creare le nuove industrie con capitali troppo ammassati, mentre a genesi buona e giusta delle Società anonime industriali, dovrebbe essere la formazione per lenta trasformazione, da un'azienda già impiantata da tempo e che ha raggiunto un determinato assetto economico.

Questo errore determinò la rovina della industria, poiché fino dai primi tempi non solo gli azionisti, che sarebbero compatibili, ma gli amministratori ed i tecnici stessi, invece di curare il buon andamento delle fabbriche, posero ogni attenzione alle quotazioni che nelle Borse si facevano sui titoli delle Società.

Si ebbero da una parte continui dispendi per modificare i tipi, i metodi di costruzione e gli impianti, che anche margini cospicui di guadagno non avrebbero coperto; e dall'altra un eccesso di produzione e un arresto nella vendita, che furono così rapidi, gravi e generali, da sorprendere e colpire le Società, senza distinzione tra quelle che dello smercio della produzione non si erano preoccupate, facendo unicamente assegnamento sulla esuberante richiesta dei mercati, e quelle poche che avevano concluso la vendita degli chassis prima di intraprenderne la fabbricazione.

È giusto però riconoscere che a scatenare le condizioni economiche di questa industria molto contribuì la crisi finanziaria, la quale se fu aspra per le industrie e i commercianti in via di formazione, degenerò in vero turbamento contro quelle industrie che si chiamano di lusso.

Così sia per la sproporzionalità potenzialità di produzione delle singole fabbriche in rapporto alla domanda; sia per i considerevoli stock di merce pronta e da fluire che restavano senza acquirenti, infine perché molte Società avevano esaurito le loro risorse finanziarie, la crisi automobilistica non poteva essere di breve durata, ed era inevitabile che essa trascinasse seco la scomparsa di parecchie fabbriche e rendesse difficile la sopravvivenza ed il consolidamento anche di quelle che non caddero al primo impulso: perché essendo costrette a dibattersi ogni giorno in difficoltà per l'assetto finanziario, e dovendo a queste subordinare ogni direttiva nell'assumere impegni, era illusorio che potessero vivere tranquille, ed era assurdo che potessero dare in questo periodo dei buoni risultati finanziari.

Dall'esame dei bilanci pubblicati dalla Società, si rileva che, mentre le percentuali esprimono i rapporti fra capitale circolante e capitale fisso possono costituire degli indici sufficientemente chiari per dimostrare che la produttività delle fabbriche si è accresciuta nel rapidamente dal 1905 al 1906, nei due anni in cui l'industria fioriva, e discende poi con la crisi del 1907-1908, non può dirsi al trentennio dei rapporti fra capitale fisso e patrimonio sociale.

È evidente che per avvicinarsi con maggiore approssimazione alla realtà, bisogna togliere dal patrimonio sociale le cifre rappresentative le perdite subite dalla Società, che si riducono in avvalorazioni del patrimonio stesso, e poi fare i rapporti.

	Patrim. Società dimin. dalle perdite	Capitale fisso	Rapporto per cento
1904	1.364	896	65,64
1905	20.751	10.851	52,30
1906	40.310	28.059	69,62
1907	37.804	33.550	88,97
1908	35.633	29.035	81,74

Una percentuale del 90 per cento, quasi, di immobilizzazioni è talmente elevata da rendere critica la situazione di qualunque industria.

Perché essendo questa costruita a ricorrere quasi esclusivamente al credito per sopprimere ai propri bisogni finanziari, è evidente che una catastrofe deve accadere, appena quest'unico sostegno accenni a venir meno.

Ciò premesso, ecco in breve ciò che riflette il possibile avvenire.

Mentre il mercato interno non ha grande possibilità di acquisto, fortunatamente i mercati esteri dimostrano di accogliere sempre più favorevolmente le automobili di costruzione italiana.

La lotta dei nostri prodotti con quelli delle Nazioni concorrenti è sempre stata aspra e si è accentuata negli ultimi due anni, da quando, cresciuto il numero delle fabbriche di automobili in Inghilterra, è diminuita perciò l'esportazione che ivi si faceva dalla Francia e che aveva raggiunto i 50 milioni, le Società francesi furono costrette ad aumentare la concorrenza alle Società italiane.

Tuttavia, malgrado ciò, sia per la bontà effettiva delle macchine italiane, sia per la fama mondiale che alcune nostre fabbriche hanno saputo acquistarsi, la nostra esportazione, anziché diminuire, è grandemente aumentata: poiché, mentre nel 1906 l'Italia esportò automobili per valore di L. 11.948.000 (ben poco in confronto alla esportazione francese che toccò i 100 milioni) nel 1907 e 1908 le vendite all'estero di automobili italiane raggiunsero rispettivamente il valore di lire 20.185.000 e 28.236.000.

Ma l'esportazione, se costituisce una delle risorse più efficaci che restano a questa industria, non può essere considerata, come l'unico rimedio, perché essendo soggetta a variazioni frequenti e sensibili, può procurare sorprese, come è avvenuto nel 1909, in cui l'esportazione è discesa da 28 a 23 milioni.

Per risolvere la crisi, sarebbe necessario rinviare in un sol fascio tutte le forze vive: raggruppare in uno solo tutti gli organismi che abbiano una vera probabilità di vita, per poter dare a questa industria la direzione e lo sviluppo necessari alla sua consolidazione e ai suoi progressi.

L'accentramento industriale potrebbe regolare la produzione in modo da rispondere alle richieste: ridurre i prezzi e studiare tutti i progressi ed i perfezionamenti opportuni, allo scopo di mettere il nuovo veicolo alla portata di tutti e diffonderne l'uso.

L'accentramento finanziario darebbe ai titoli il loro giusto valore e permetterebbe all'industria di procurarsi quei capitali che ancora le occorrono per poter giungere ad un assetto definitivo.

## Drammi di terra e di mare

### Avvelenati per rivalità politiche?

(S) Parigi, 4. — Il Journal ha da Lisbona: Mandano da Mauzonates che, durante un banchetto politico, quattordici convitati hanno presentato sintomi di avvelenamento. Cinque di essi sono morti.

Si crede che si tratti di un misfatto dovuto a rivalità politiche.

### Vittime di una valanga.

(S) Madrid, 4. — A Busdengo, villaggio della Provincia di Leon, una valanga ha distrutto parecchie case. Dei persone sono rimaste uccise.

### Il naufragio del « Prinz Wilhelm II »

(S) Parigi, 4. — L'Echo de Paris ha da Brest: Si è ricevuta la conferma ufficiale da Amsterdam che la nave che si perì col passeggeri e le merci dal 25 al 29 gennaio al largo delle coste di Bretagna è veramente il vapore olandese Prinz Wilhelm II i cui rottami sono stati scoperti presso Guilvriet. Sono stati raccolti vari cadaveri.

(S) Sassnitz, 4. — Il cadavere dell'arch. Bonduin, uno degli aeronauti del « Pommer » è stato ripescato oggi.

### Vittima dell'aviazione.

(S) San Sebastiano, 4. — I funerali di Leblon avranno luogo stamane.

Il ferito fu ucciso subito per la Francia, accompagnata dalla signora Leblon. Presenziano le dimostrazioni di lutto per l'infelice avvenimento.

### 18 annegati!

(S) Falmouth, 4. Il quattro-alberi Kate Thomas proveniente da Aversa, che veniva rimorchiato da un rimorchiatore belga, è stato ucciso da un vapore sconosciuto ed è affondato in una decina di minuti.

Nelle 19 persone che si trovavano a bordo una sola si è potuta salvare: le altre 18 sono perite.

## MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE

Lloyd Sabando. — Il « Tommaso di Savoia », proveniente da Buenos Aires, è partito venerdì da Santos per Rio de Janeiro, Gibilterra, Barcellona e Genova.

— Il « No d'Italia » è partito domenica da Genova per Napoli, Palermo e New-York.

**Vaticano** — Ieri mattina S. Santità ricevette in private audienza monsign. Francesco Sogaro scriv. di Amidi, Giuseppe Altavaccini vesc. di Braccanone, Tommaso Kennedy Rettore del Collegio degli "Studi Uniti di Giarrett", e un gruppo di sacerdoti gallesiani. Il papa salutò i gallesiani che avevano fatto la prima comunione.

Ricevette pure monsign. Guglielmo Walsh, Arcivescovo di Dublino, monsign. Basilio Hoszar, Vescovo di Vite Greco Ramano di Lugos, monsign. Gastone Vandenville col prof. Eugenio Dattoli, monsign. Giovanni De Ferrari, Lav. prof. cav. Antonio Boggiano. De' conte Luigi Calosci di Chinasio.







